DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

27 grudnia Nr. 26. Rok 1929.

T R E Ś Ć:

Sprawy ogólno-administracyjne i prawne.

Nr. 197. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie uregulowania kontroli biletów i dowodów przejazdowych w pociągach.

Nr. 198. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie zmiany repertorjum wykazów i sprawozdań, składanych Ministerstwu Komunikacji przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych.

Nr. 199. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie tymczasowego ustalenia specjalnych dodatków, uzasadnionych szczególnemi właściwościami służby, należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia oraz zaliczek na uposażenia.

Nr. 200. W sprawie stosowania kar porządkowych i dyscyplinarnych.

Sprawy finansowe.

Nr. 201. W sprawie wojskowych domów wypoczynkowych.

Sprawy eksploatacyjne.

Nr. 202. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w sprawie zmiany skrótów telegraficznych dla oznaczenia stanowisk i urzędów w Ministerstwie Komunikacji.

Nr. 203. W sprawie włączenia do taboru P. K. P. wagonu bekterjologicznego.

Nr. 204. W sprawie zmian w załącznikach umowy R. I. C.

Sprawy służby drogowej i urządzeń zabezpieczających ruch pociągów.

Nr. 205. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w przedmiocie warunków technicznych dostawy żelaza zlewnego, żeliwa i stali do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych.

Nr. 206. Rozporządzenie Ministra Komunikacji w przedmiocie warunków technicznych wykonania mostów żelaznych oraz konstrukcyj żelaznych wogóle.

Nr. 207. Zezwolenie na studja normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego w obrębie miasta Grodziska.

Nr. 208. Zezwolenie na studja kolei wąskotorowych:

1) od miasta Kuty do Kluzy Rudolfa;

2) od Białego Czeremoszu ku źródłom potoku Probiwna;

3) od Burkutu do ujścia potoku Dzembronia;

4) z Hryniawy do Szybeny i

5) bocznicy normalnotorowej od miasta Kuty do państwowej granicy w kierunku stacji Wyżnica (Vijnita).

Zawiadomienia:

Ruch służbowy w Ministerstwie Komunikacji.

Unieważnienia: legitymacyj poselskich, dowodu tożsamości osoby i biletów.

Sprostowanie.

SPRAWY OGÓLNO - ADMINISTRACYJNE I PRAWNE.

197.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 listopada 1929 r. I/444/2/29, w sprawie uregulowania kontroli biletów i dowodów przejazdowych w pociągach.

Sprawy kontroli biletów i dowodów przejazdowych w pociągach przydziela się Wydziałom Kontroli Dochodów w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych.

Rewizorzy pociągów wchodzą w skład tych Wydziałów, z tem zastrzeżeniem, że zarachowanie ich etatów na rozdział 1 schematu budżetowego nastąpi w dniu 1 kwietnia 1931 roku.

W związku z powyższemi postanowieniami wprowadza się następujące zmiany do Regulaminu Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych i Regulaminu Oddziałów Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych, oraz do rozporządzenia z 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25, o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na Polskich Kolejach Państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 2/25).

A) W Regulaminie Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych:

1) W § 7 I 2 (str. 8) wykreśla się wyrazy: „sprawy rewizji pociągów osobowych".

2) W § 7 VII I (str. 21) po wyrazach: „i kas przedsiębiorstw pomocniczych", umieszcza się wyrazy „rewizja biletów i dowodów przejazdowych w pociągach".

3) W § 23 (str. 48) wykreśla się p. 8 i umieszcza się w § 29 (str. 60) jako nowy punkt „17", o następującem brzmieniu: „ustalanie planu rewizji biletów i dowodów przejazdowych w pociągach; ogólny nadzór nad dokonywaniem tej rewizji".

B) W Regulaminie Oddziałów Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych:

W § 12 p. 6 ust. 2 (str. 13) wykreśla się wyrazy: „oraz czuwać nad wykonywaniem kontroli biletów jazdy w pociągach".

C) W tabeli B. rozp. M. K. z 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25:

1) W pozycjach pod Nr. Nr. bież. 23 i 26, w rubr. 7 (str. 79), dodaje się nowe punkty: „4" względnie „3", o następującem brzmieniu: „pełnienie funkcyj rewizora pociągu",

2) W pozycjach pod Nr. Nr. bież. 50 i 52, w rubryce 7 (str. 87 i 88) wykreśla się w punktach 3 i 6 wyrazy „rewizora pociągów (kontrolera biletów) i".

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie dnia 1 grudnia 1929 r.

198.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 25 listopada 1929 r. Nr. I/0.445/2/29 w sprawie zmiany repertojum wykazów i sprawozdań, składanych Ministerstwu Komunikcji przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych.

W repertorjum wykazów i sprawozdań, składanych Departamentom i Wydziałom Ministerstwa Komunikacji przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, stanowiącem załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 26 marca 1929 r. Nr. I. 1227/BO/29. Dz. U. M. K. Nr. 6, poz. 65), wprowadza się następujące zmiany:

1) w nagłówku po słowie „Departamentom", umieszcza się przecinek oraz wyrazy „Biuru Personalnemu".

2) W ustępie p. t. „Departament I." wykreśla się treść wszystkich rubryk pozycyj pod Nr. porz. 1, 2, 5 i 9, pozostałe zaś pozycje oznacza się cyframi od 1 — 5.

3) W ustępie p. t. „Departament III" wykreśla się słowa „(nie otrzymuje sprawozdań okresowych)" a w miejsce nich umieszcza się jako Nr. porz. 1, w rubr. 2 słowa „Wykazy statystyczne kwartalne:

a) o obiegu spraw reklamacyjnych,

b) o obiegu reklamacyj, z których wypłacono odszkodowanie",

oraz w rubr. 3 słowa „15-go miesiąca napującego po kwartale sprawozdawczym".

4) W ustępie p. t. „Departament IV" wykreśla się treść wszystkich rubryk pozycji pod Nr. porz. 15., dotychczasowe zaś pozycje od 16 — 27, oznacza się cyframi od 15 — 26.

5) W ustępie p. t. „Wydział Prezydjalny", nagłówek „Wydział Prezydjalny" zastępuje się nagłówkiem „Biuro Personalne", oraz po obecnej pozycji pod Nr. porz. 1, umieszcza się następujące dalsze pozycje:

Nr. porz. 2. Zmiany osobowe u pracowników od VII grupy uposażenia wzwyż. 10/IV, 10/VII, 10/X, 10/I każdego roku.

Nr. porz. 3. Wykaz faktycznego stanu personelu. 25-go każdego miesiąca.

Nr. porz. 4. Zestawienie statystyczne urlopów wypoczynkowych. 15 lutego każdego roku za ubiegły rok kalendarzowy.

Nr. porz. 5. Wykaz ilościowy materjałów mundurowych i ciepłej odzieży na rok następny. 1 lipca każdego roku.

Nr. porz. 6. Wykaz ilościowy emerytów P. K. P. i b. kolei państw zaborczych oraz wdów i sierot po nich, pobierających zaopatrzenie emerytalne ze Skarbu Państwa, ze wskazaniem kwoty wydatkowanej na ten cel. 1 marca każdego roku.

6) Ustęp p. t. „Biura Statystyczne" umieszcza się na końcu repertorjum po ustępie p. t. „Wydział Sanitarny".

199.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 października 1929 r. Nr. I/19100/2 29. w sprawie tymczasowego ustalenia specjalnych dodatków, uzasadnionych szczególnemi właściwościami służby, należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia oraz zaliczek na uposażenie.

Na podstawie postanowień § 42 ustęp 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447), zarządzam co następuje:

Dodatki specjalne do uposażenia, uzasadnione szczególnemi właściwościami służby, należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia oraz udzielanie zaliczek na uposażenie regulują nadal dotychczasowe przepisy z następującemi zmianami:

1) Przewidziany w § 52 ustęp 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r., o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" zwrot kosztów przeprowadzki w tej samej miejscowości przysługuje pracownikom etatowym, kandydatom na pracowników etatowych i pracownikom nieetatowym.

Zwrot poniesionych i udowodnionych kosztów przeprowadzki nie może przewyższać w tym przypadku u pracowników utrzymujących rodzinę 50%, a u pracowników samotnych 35% miesięcznego uposażenia (wynagrodzenia).

2) Wobec postanowień § 52 ustęp 2, wymienionego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8.VII. 1929 r., który nie przewiduje zwrotu kosztów przesiedlenia na prośbę pracownika, straciło swoją ważność postanowienie zawarte w drugiej części ustępu ostatniego § 19 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17.X. 1927 r. (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr. 99, poz. 860 i Dz. U. M. K. z 1928 r Nr. 8, poz. 79) zaczynające się od słów „może być..." aż do słów „uznania Ministra Komunikacji".

3) Kandydatów na pracowników etatowych należy traktować co do dodatków specjalnych do uposażenia, uzasadnionych szczególnemi właściwościami służby, należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia narówni z pracownikami nieetatowymi. Co do należności za podróże służbowe i delegacje wyjątek stanowią pracownicy wymienieni pod 4).

4) W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I/6259/28 w sprawie należności za podróże służbowe nieetatowych pracowników kolejowych (Dz. U. M. K. z 1928 r. Nr. 8, poz. 80) należy:

a) zmienić nagłówek następująco: „Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 kwietnia 1928 r. Nr. I/6259/28 w sprawie należności za podróże służbowe kandydatów na pracowników etatowych z wykształceniem wyższem i średniem oraz praktykantów referendarskich, praktykantów - geometrów praktykantów technicznych i kolejowych;

b) zamiast słowa „Kandydatom" wpisać słowa „Prowizorycznym asesorom referendarskim, prowizorycznym geometrom II kl., prowizorycznym adjunktom, prowizorycznym pomocnikom technicznym, prowizorycznym zawiadowcom odcinka drogowego II klasy, prowizorycznym zawiadowcom odcinka sygnałowego II kl., prowizorycznym pomocnikom zawiadowcy sekcji warsztatów, prowizorycznym elektrotechnikom II klasy, praktykantom referendarskim, praktykantom-geometrom, praktykantom technicznym i"...

5) Bezprocentowe zaliczki na wynagrodzenie mogą być udzielane również kandydatom na pracowników etatowych oraz pracownikom nieetatowym na zasadach, ustalonych w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 2 lipca 1928 r. Nr. 1/10878/2/28, w sprawie zaliczek na uposażenie (Dz. U. M. K. z 1928 r. Nr. 17, poz. 188). W związku z powyższem należy wykreślić w wymienionem wyżej rozporządzeniu w ustępie I. w zdaniu pierwszem, słowa „a zatem tylko etatowym pracownikom kolejowym", w zdaniu drugiem zaś ustępu I słowo „nieetatowym".

200.

I/0831/2/29 z dnia 20 listopada 1929 r. w sprawie stosowania kar porządkowych i dyscyplinarnych.

Na zapytanie jednej z Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych, Ministerstwo wyjaśnia, że zgodnie z brzmieniem § 140 i wobec zupełnie wyjątkowego charakteru postanowienia § 77 (ust. 1 zdanie ostatnie) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników P. K. P. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) kary porządkowe i dyscyplinarne, określone w §§ 65, 66 i 69 winny być stosowane także i w tych przypadkach, gdy naruszenie obowiązków służbowych przez pracownika nastąpiło przed wejściem w życie tego rozporządzenia.

SPRAWY FINANSOWE.

201.

II 9318 2 29 z dnia 19 listopada 1929 r. w sprawie wojskowych domów wypoczynkowych.

W porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wojskowych podaje się do wiadomości, że zarządy wojskowych domów wypoczynkowych podległe Ministerstwu Spraw Wojskowych otrzymały zezwolenie na wystawianie wojskowych listów przewozowych za opłatą w gotowiźnie 50% taryfy normalnej stosownie do P. S. 245—10 rozdz. X § 7.

SPRAWY EKSPLOATACYJNE.

202.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji Nr. IV. 1/16229/29 z dnia 6 listopada 1929 r. w sprawie zmiany skrótów telegraficznych dla oznaczenia stanowisk i urzędów w Ministerstwie Komunikacji.

Wobec zaszłej zmiany Statutu Organizacyjnego Ministerstwa Komunikacji i podziału czynności

między Departamenty i Wydziały M. K., ogłoszonych w Dzienniku Urzędowym Nr. 18 z dnia 15 października r. b., wprowadza się wzamian spisu skrótów telegraficznych dla oznaczenia stanowisk i urzędów Ministerstwa Komunikacji, dołączonego do rozporządzenia Ministra Kolei Nr. IV/8869/11 z dnia 5 października 1925 r. w sprawie wprowadzenia skrótów telegraficznych dla oznaczenia stanowisk i urzędów w Ministerstwie Kolei (Dz. U. M. K. Nr. 13, poz. 37 — 1925 r.) — niżej podany nowy spis skrótów telegraficznych M. K.

SPIS

skrótów telegraficznych dla oznaczenia stanowisk i urzędów w Ministerstwie Komunikacji.

Minister	K.
Wice-Minister	KW.
Sekretarjat Ministra	KSM.
Inspekcja Główna	KJ.
I. Departament Ogólny	KO.
II. Departament Finansowy	KF.
III. Departament Handlowo-Taryfowy	KH.
IV. Departament Ruchu	KR.
V. Departament Utrzymania i Budowy	KD.
VI. Departament Mechaniczny i Zasobów	KM.
Biuro personalne	KP.
Wydział Wojskowy	KWM.
Wydział Sanitarny	KS.
Wydział Lotnictwa Cywilnego	KL.
Delegat Sztabu Głównego	KGS.
Kasa Główna P. K. P.	KGP.

W razie potrzeby adresowania telegramu czy też sprawozdań okresowych bezpośrednio do Wydziałów Departamentów, należy dodać po skrócie właściwego Departamentu odpowiedni numer bieżący Wydziału, wskazany w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 11 października 1929 r. Nr. I. 21178/29 o podziale czynności między Departamenty, Biura Personalne i Wydziały Ministerstwa Komunikacji.

Naprzykład Wydział Taborowy Departamentu Ruchu oznacza się KR — 4.

203.

Nr. IV. 4/17013/29 z dnia 19 listopada 1929 r. w sprawie włączenia do taboru P. K. P. wagonu bakterjologicznego.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości i stosowania uzgodnione z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych warunki kursowania oraz włączenia do taboru P. K. P. wagonu bakterjologicznego, stanowiącego własność Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Warunki włączenia do taboru P. K. P. i kursowania wagonu bakterjologicznego Ashx Nr. 83, stanowiącego własność Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

§ 1.

Wagon bakterjologiczny, stanowiący własność Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, za zgodą obu stron włącza się z dniem 1 stycznia 1929 r. do taboru P. K. P.

§ 2.

Włączony do taboru Polskich Kolei Państwowych wagon bakterjologiczny otrzymuje cechę P. K. P. i serję Ashx oraz Nr. 83. Wagon ten przydziela się do stacji macierzystej Warszawa-Główna.

§ 3.

Prawo rozporządzania wagonem bakterjologicznym przysługuje wyłącznie Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. Nadzór nad całością inwentarza wagonu oraz okresowa rewizja tego inwentarza należy do Państwowego Zakłdu Higjeny.

§ 4.

Za postój wagonu bakterjologicznego na torach stacyjnych nie pobiera się żadnych opłat.

§ 5.

Na żądanie Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Zarząd Kolejowy dołącza do wagonu bakterjologicznego 2 osiowy wagon ogrzewczy (parnik) zaopatrzony w wodę i opał.

Dla obsługi wagonu ogrzewczego odpowiedni personel dostarcza Państwowy Zakład Higjeny. Za używanie parnika płaci Ministerstwo Spraw Wewnętrznych czynsz dzierżawny, który wynosi 8,5 zł. za dobę, przyczem rozpoczęta doba liczy się za całą.

Materjał dla opalania i oświetlenia wagonu ogrzewczego (parnika) dostarcza zarząd kolejowy na żądanie i za pokwitowaniem kierownika wagonu bakterjologicznego po cenach, ustalonych na opał dla pracowników kolejowych.

§ 6.

Liczbę personelu wraz z kierownikiem, zajętego służbowo w wagonie (nie więcej jednak niż 5 osób) wyznacza Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i podaje do wiadomości Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie. Pesonel ten ma posiadać specjalne legitymacje imienne, według wzoru, uzgodnionego z Ministerstwem Komunikacji, wystawione przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

Zarządowi kolejowemu przysługuje prawo kontroli legitymacji osób, jadących w wagonie. Z tego tytułu prawo wstępu do czynnego wagonu mają rewizyjne organa kolejowe i naczelnicy stacji lub ich zastępcy. Prócz tego prawo wstępu do czynnego wagonu mają pracownicy kolejowi, wykonywujący techniczną kontrolę pociągu.

§ 7.

O zamierzonem włączeniu wagonu bakterjologicznego wraz z parnikiem do pociągu zawiadamia kierownik wagonu bakterjologicznego odpowiednią Dyrekcję Kolei Państwowych w normalnych godzinach urzędowych, co najmniej na 24 godziny przed odejściem odnośnego pociągu.

W razie, jeżeli do pociągu ma być włączony tylko wagon bakterjologiczny bez parnika termin powyższy skraca się do 12 godzin przed odejściem odnośnego pociągu.

W razie niemożności włączenia tych wagonów do pociągu wskazanego z powodu przeszkód ruchowo - technicznych, Dyrekcja Kolei Państwowych powinna zawiadomić o tem bezzwłocznie kierownika wagonu bakterjologicznego i wyznaczyć pociąg, którym te wagony będą mogły być wysłane.

§ 8.

Ministerstwu Komunikacji przysługuje prawo korzystania z wagonu bakterjologicznego po uprzedniem porozumieniu się z Ministerstwem Spraw Wewnętrzynch, przyczem w tem wypadku wszelkie koszty ponosi Ministerstwo Komunikacji.

§ 9.

Zarząd kolejowy utrzymywać będzie wagon bakterjologiczny w stanie zdatnym do ruchu w tym samym stopniu, jak wagony własne. Na podstawie ogólnego planu wycofania wagonów do rewizji okresowej, Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych porozumiewają się co do terminu faktycznego wycofania wagonu bakterjologicznego. Zarządowi Kolejowemu przysługuje prawo decyzji co do wszelkiego rodzaju napraw i odbudowy podwozia i pudła wagonu, tudzież napraw przyrządów do ogrzewania i oświetlania tego wagonu. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych natomiast decyduje, jakiego rodzaju naprawy, zmiany i uzupełnienia wewnętrznych urządzeń łącznie ze zmianami i uzupełnienia przyrządów do oświetlenia i ogrzewania powinny być dokonane w wagonie.

Koszty napraw, a mianowicie: rewizji okresowej, naprawy średniej, głównej i koszty odbudowy wagonu ponosi Ministerstwo Spraw Wewnętrznych, przyczem zarząd kolejowy liczy koszty te Ministerstwu Spraw Wewnętrznych według rzeczywistych wydatków na materjały i robociznę z doliczeniem na wydatki ogólne kwoty, obliczonej od kosztów robocizny wytwórczej według procentu, obowiązującego na Polskich Kolejach Państwowych w danym roku budżetowym w stosunku do instytucyj państwowych.

Zarząd Kolejowy może w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych oddać na koszt Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wagon do naprawy wytwórni prywatnej, naprawiającej tabor dla Polskich Kolei Państwowych.

§ 10.

Zarząd kolejowy doprowadza wagon bakterjologiczny, uszkodzony z winy organów kolejowych na własny rachunek do stanu pierwotnego.

Za uszkodzenie lub zniszczenie wagonu lub parnika oraz za wszelkiego rodzaju wypadki i straty, powstałe z winy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, ponosi odpowiedzialność Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

W miejsce wagonu bakterjologicznego zniszczonego z winy organów kolejowych, Zarząd kolejowy, zależnie od porozumienia z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych dostarcza wagon o tej samej pojemności i z takiem samem wewnętrznem urządzeniem lub za zniszczony wagon płaci odszkodowanie, odpowiadające rzeczywistej jego wartości bezpośrednio przed zniszczeniem.

W wątpliwych wypadkach winę uszkodzenia lub zniszczenia wagonu, lub parnika ustala na podstawie dochodzeń administracyjnych Komisja, złożona z delegatów Ministerstwa Komunikacji i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Jeżeli Komisja nie ustali, z czyjej winy powstała szkoda, odpowiedzialność ponosi Ministerstwo Komunikacji i Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w równych częściach.

O niezdatności wagonu do ruchu decyduje ostatecznie Zarząd kolejowy na podstawie własnej oceny. W tym wypadku niezdatny wagon przechodzi na własność zarządu kolejowego, z tem że Zarząd kolejowy zwraca Ministerstwu Spraw Wewnętrznych wartość starego materjału metalowego według własnej oceny z potrąceniem kosztów rozbiórki.

Wewnętrzne urządzenia wagonu zabiera Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

§ 11.

Koszty wbudowania, naprawy i zmiany urządzeń do oświetlenia i ogrzewania oraz koszty konserwacji zasadniczych części składowych tych urządzeń obciążają Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Smarowanie czyszczenie zewnętrzne oraz drobne naprawy bieżące wagonu bakterjologicznego uskutecznia Zarząd kolejowy, przyczem opłata za te świadczenia objęta jest stawką za osio-kilometr za przewóz tego wagonu.

§ 12.

Za przewóz wagonu bakterjologicznego i parnika oraz personelu służbowego (§ 7) na kolejach państwowych i prywatnych, zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe, należność oblicza się za wagon-osio-kilometr według stawek, przewidzianych za przewóz wagonów pocztowych.

204.

Nr. IV. 4/17148/29 z dnia 19 listopada 1929 r. w sprawie zmian w załącznikach umowy R. I. C.

W umowie R. I. C. obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r. rozesłanej Dyrekcjom przy piśmie Nr. IV/6440/14 z dnia 30/IV-28 r. Ministerstwo Komunikacji poleca wprowadzić następujące zmiany i uzupełnienia:

W załączniku Nr. 1 (wykaz Zarządów należących do Związku R. I. C.) na stronicy 63 w drugiej kolumnie w adresie dotyczącym Węgier skreślić „Andrassy ut. 73/75" a po nazwie Budapest VI, dopisać „Terez körut 56. III. em". Na tej samej stronie w adresie dotyczącym Rumunji dotychczas obowiązujący adres wykreślić oprócz nazwy Bucuresti, przed którą dopisać należy: „Directiunea Generala

C. F. R. (Directionuea Eksploatarii, Serv. Vagoanetor).

W załączniku H (systemy hamulców zespolonych) sześć ostatnich wierszy na stronie 93 w rubryce 4 uwagi dotyczące Austrji powinny mieć następujące brzmienie:

„Wszystkie wagony przeznaczone do kursowania na linji Insbruck-Scharnitz jak również wagony włączane do pociągów pośpiesznych przebiegających odcinki Brennero - Kufstein i Wien-Passau powinny być zaopatrzone w szybkodziałający hamulec o sprężonem powietrzu".

W załączniku C² (warunki włączania wagonów towarowych do pociągów osobowych i pośpiesznych) na stronicy 81 w pozycji dotyczącej Szwajcarji w rubryce: „warunki" w zdaniu pierwszem, szybkość pociągów „65 km." na godzinę poprawić na „45 km." na godzinę.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I URZĄDZEŃ ZABEZPIECZAJĄCYCH RUCH POCIĄGÓW.

205.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 listopada 1929 r. Nr. V/11009/4/29 w przedmiocie warunków technicznych dostawy żelaza zlewnego, żeliwa i stali do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych.

I. Pochodzenia i rodzaj materjału.

A. Żelazo zlewne.

1. Ustroje żelazne winny być wykonywane z zasadowego żelaza zlewnego.

2. Do wykonania wszystkich części danego ustroju należy używać żelaza zlewnego jednakowego rodzaju.

3. Kształtowniki z żelaza zlewnego powinny być odwalcowywane o ile możności z dużych zlewków. Przy walcowaniu należy starannie unikać nagłego lub nierównomiernego ostudzania walcowanego żelaza.

4. Żelazo powinno posiadać powierzchnię gładką, złom zaś jednolity i pełny, bez śladów pęknięć wewnętrznych.

5. Żelazo nie powinno być kruche: ani w stanie zimnym, ani w gorącym.

6. Żelazo powinno poddawać się z łatwością kuciu i spawaniu.

B. Żeliwo, stal i ołów.

7. Łożyska dźwigarów powinny być odlewane z żeliwu lub ze stali.

8. Żeliwne części łożysk winny być wykonywane z żeliwa przetopionego w kopulaku (lub w piecu płomiennym) z szarego surowca przedniego gatunku. Odlewy te powinny być miękkie, o złomie drobnoziarnistym, jednolitym, bez żadnych pęknięć i wad i nadawać się do obróbki pilnikiem i wiertłem.

9. Odlewy stalowe łożysk należy wykonywać ze stali lanej o złomie matowo-szarym, drobnoziarnistym, bez pęcherzy, z powierzchnią po obtoczeniu lub ostruganiu zupełnie gładką.

10. Odlewy stalowe winny być wyżarzone po wydobyciu z form w celu usunięcia napięć wewnętrznych, powstających w odlewach wskutek przypadkowego nierównomiernego ostygania.

11. Odlewy, podlegające badaniu, należy wykonywać z nadlewami, aby umożliwić wzięcie z nich próbek.

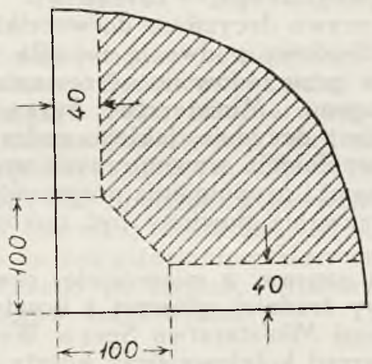
12. Ołów, używany na wkładki, winien być plastyczny.

II. Wymiary, kształty i ciężar.

13. Poszczególne kształtowniki winny być odwalcowane według profilów, podanych w zamówieniu.

14. Blachy winny posiadać na całej powierzchni jednakową grubość. Odchylenia od grubości, według zamówienia nie powinny przewyższać norm dopuszczonych według p. 17 poniżej.

Grubość blachy należy mierzyć zapomocą mikrometru w punktach oddalonych od krawędzi blachy conajmniej o 40 mm., od rogów zaś blachy conajmniej o 100 mm. (patrz rysunek 1).



Rys. 1.

Dopuszczalne odchylenia od wymiarów.

15. Dopuszczalne odchylenia od wymiarów, wskazanych w zamówieniach lub projekcie, nie powinny przewyższać norm podanych poniżej, a mianowicie:

16. A. **W żelazie walcowanem z wyjątkiem blach:**

a) *w długości* wszelkiego rodzaju sztuk walcowanych +50 mm;
b) *w grubości* wszelkiego rodzaju kształtowników +3% i —2%;
c) *w grubości* płaskowników i żelaza uniwersalnego do 300 mm szerokości +3% i —2%; powyżej 300 mm szerokości ± 3%;
d) *w szerokości* płaskowników i żelaza uniwersalnego do 300 mm szerokości ± 1%; powyżej 300 mm szerokości nie więcej jak +3 mm;
e) *w wysokości* kształtowników: dwuteowników, teowników, ceowników, zetowników, zoresówek i t. p. do 300 mm wysokości pro-

filu ± 1%; powyżej 300 mm wysokości profilu nie więcej jak ± 3 mm;

f) *w promieniu* zaokrągleń ± 20%;

g) *w szerokości ramion:* kątowników, teowników i zetowników od 13 do 50 mm ± 1 mm; ponad 50 do 100 mm ± 1,5 mm; ponad 100 do 150 mm ± 2 mm i ponad 150 mm ± 3 mm;

h) kątowniki i ceowniki winny mieć ostre krawędzie.

17. **B. W blachach.**

a) w długości do +25 mm,

b) w szerokości do +10 mm,

c) w grubości:
dla blach o szerokościach: do 500 mm +3% i —2%, od 500 mm do 1000 mm ± 3% i powyżej 1000 mm ± 4%.

18. **C. W żelazie okrągłem.**

a) przeznaczonem do wyrobu śrub i nitów ± 1,5% średnicy, zmniejszenie jednak wymiarów nie powinno być większe jak 0,20 mm,

b) przeznaczonem do wyrobu innych części ± 1,5% średnicy, zmniejszenie jednak wymiarów nie powinno być większe jak 0 25 mm.

19. **D. W odlewach żeliwnych i stalowych.**

Najmniejsze wymiary części odlewów z żeliwa albo ze stali winny odpowiadać wymiarom wskazanym w projekcie, czyli, że żadna różnica w wymiarach w stronę ich zmniejszenia nie jest dopuszczalna.

Ciężar.

20. Przy obliczaniu ciężaru żelaza na podstawie wymiarów objętości należy przyjmować ciężar jednego metra sześciennego żelaza zlewnego i stali walcowanej (lub kutej) 7850 kg, stali lanej 7860 kg, żeliwa 7300 kg i ołowiu 11400 kg.

21. Przy określaniu ciężaru żelaza zapomocą ważenia dopuszcza się następujące różnice między ciężarem obliczonym a sprawdzonym przez zważenie:

a) żelaza zlewnego i stali walcowanej lub kutej max +3%, minimum —2%,

b) odlewów, żeliwnych, stalowych i ołowiu max +5%, minimum — 3%.

III. Wymagana wytrzymałość żelaza, stali i żeliwa.

22. Własności wytrzymałościowe żelaza, stali i żeliwa, określone wytrzymałością doraźną R i ciągliwością *e*, otrzymanemi z próby na rozerwanie, oraz granicą plastyczności, powinny odpowiadać warunkom następującym:

A. Żelazo zlewne na ustroje.

23. Wytrzymałość doraźna na rozerwanie *R*, tak w kierunku walcowania, jak i w kierunku doń prostopadłym, powinna być nie mniejsza jak 37 kg/mm² i nie większa jak 44 kg/mm². Ciągliwość *e*, wyrażona w odsetkach długości pomiarowej próbki, winna mieć wartość taką, ażeby iloczyn *Re* równał się przy próbach w kierunku walcowania conajmniej 950, przy próbach zaś w kierunku prostopadłym do walcowania conajmniej 850. Granica plastyczności nie powinna być przytem mniejsza niż 22 kg/mm².

A. Żelazo zlewne na nity i śruby.

24. Wytrzymałość doraźna na rozerwanie *R* powinna być nie mniejsza jak 35 kg/mm² i nie większa jak 42 kg/mm² przy takiej ciągliwości *e*, wyrażonej w odsetkach, ażeby iloczyn *Re* wynosił conajmniej 1050. Granica plastyczności nie powinna być przytem mniejsza niż 22 kg/mm².

C. Stal walcowana lub kuta.

25. Wytrzymałość doraźna na rozerwanie powinna wynosić conajmniej 55 kg/mm², przy ciągliwości niemniejszej jak 15% i granicy plastyczności niemniejszej jak 30 kg/mm².

D. Stal lana na łożyska podporowe.

26. Wytrzymałość doraźna na rozerwanie powinna być niemniejsza jak 55 kg/mm² przy ciągliwości niemniejszej jak 10%.

E. Żeliwo.

27. Wytrzymałość doraźna na rozerwanie powinna być niemniejsza jak 12 kg/mm², na zgniatanie zaś niemniejsza jak 50 kg/mm².

IV. Próby przy odbiorze żelaza.

A. Postanowienia ogólne.

28. Przed zastosowaniem w ustrojach wyrobów z żelaza należy poddać je próbom wskazanym poniżej.

29. Huty są obowiązane zawiadamiać dość wcześnie urząd zainteresowany o rozpoczęciu wyrobu zamówionego żelaza.

30. W celu umożliwienia wykonania prób wytwórnia winna sporządzić wykaz wszystkich części walcowanych lub odlanych, z podaniem numeru spustu, z którego wykonano poszczególne części.

31. Próby wykonywane w hutach rozstrzygają o odbiorze, o ile Inspektor-Odbiorca lub urząd zainteresowany nie zażąda sprawdzenia ich w jednem z laboratorjów mechanicznych do tego uprawnionych.

32. Inspektor - Odbiorca oraz organy kontrolujące mają prawo być obecnymi w każdym czasie przy wytwarzaniu żelaza oraz wglądać w książki fabryczne, tyczące się odnośnych spustów.

33. Każda odwalcowana sztuka winna posiadać wybity odpowiedni numer spustu oraz numer wykazu, wymienionego wyżej 30; temi samemi numerami oraz znakiem fabrycznym winny być oznaczone wszystkie części wzięte do prób z odwalcowanej sztuki.

34. Próbki do badań na rozerwanie, zginanie i uderzenie bierze się w hutach, według uznania Odbiorcy, bądź to z końców odwalcowanych sztuk po-

zostałych po rozcięciu tych sztuk na części według zamówienia, bądź-to z którejkolwiek z odciętych już części.

35. Odcięte końce odwalcowanych sztuk, z których mają być wzięte próby, winny być oznaczone temi samemi numerami co i sztuki odwalcowane, tak, ażeby można było z zupełną pewnością stwierdzić ich wzajemną przynależność.

36. Próbki winny być wycięte równolegle do kierunku walcowania, o ile zaś szerokość materjału dozwala, również i prostopadle do tego kierunku.

W pierwszym przypadku próbki nazywają się próbkami podłużnemi, w drugim — poprzecznemi.

37. Próbki winny być odcinane tylko świdrem lub nożem bez zginania, uderzeń, rozgrzewania lub rozżarzania. Prostowanie próbek nieco wygiętych przy wycinaniu winno być wykonane na zimno.

38. Dla dokonania prób Odbiorca wybiera z każdej partji walcowanego żelaza, przeznaczonej od odbioru conajmniej pięć procent ogólnej ilości sztuk odwalcowanych (sztab niepociętych). Jednak muszą być wykonane próby każdego odwalcowanego rodzaju (blach, płaskowników, żelaza uniwersalnego, kątowników, teowników, ceowników i t. d.) z każdego oddzielnego spustu, chociażby przytem ogólna ilość sztuk przeznaczonych do prób przewyższała pięć procent wszystkich sztuk danej partji. Każda próbka pobrana podlega próbie na rozerwanie, próbie na uderzenie i próbie kowalskiej (zginania na zimno i na gorąco).

39. Gdyby choć jedna z wybranych próbek nie czyniła zadość ustalonym warunkom prób, to należy wykonać trzy dodatkowe próby ze sztukami tego samego rodzaju, pochodzącemi z tego samego spustu. Jeżeli chociaż jedna z tych dodatkowych prób da wyniki niedostateczne, to należy odrzucić wszystkie sztuki tego samego gatunku żelaza, odwalcowane z tego spustu, z którego wzięto próbki. Sztuki innego rodzaju, odwalcowane z tego samego spustu, winny być w takim razie wypróbowane nanowo i gdyby choć jedna z prób nie czyniła zadość warunkom ustalonym należy wszystkie sztuki odrzucić.

40. Jeżeliby zaś z próbek wybranych pierwotnie dwie nie czyniły zadość ustalonym warunkom, to należy odrzucić wszystkie sztuki, pochodzące z tego samego spustu bez żadnych prób dodatkowych. Numery spustów odrzuconych winny być rejestrowane przez Inspektora-Odbiorcę.

41. Wszystkie próby materjałów żelaznych, o ile nie ma wyraźnych odmiennych postanowień, powinny być wykonywane przy temperaturze próbki od $+10^{0}$ do $+20^{0}$ C.

B. Próby na rozerwanie.

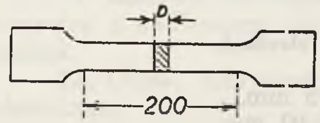
42. Do prób na rozerwanie przygotowuje się na zimno próbki strugane, toczone lub frezowane.

43. Ścianę szerszą próbek płaskich, a także próbki okrągłego żelaza o średnicy nie większej jak 20 mm pozostawia się w takim stanie, w jakim wyszły z pod walców, t. j. z naskórkiem walcowym.

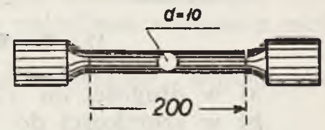
44. Przekrój poprzeczny stały próbek wyciętych z blach, płaskowników, lub kształtowników winien mieć formę prostokątną o grubości (b) odpowiadającą grubości próbowanego żelaza (patrz rys. 2). Szerokość próbki nie powinna przewyższać czterokrotnej grubości.

45. Blachy żłobione do pokrycia jezdni i chodników nie podlegają próbom na rozerwanie.

46. Przekrój okrągły stały próbek toczonych powinien mieć średnicę conajmniej dziesięć milimetrów (patrz rys. 3).



Rys. 2.



Rys. 3.

47. Odległość L (w centymetrach) między końcowemi kreskami lub punktami pomiarowemi, służące do wyznaczenia ciągliwości, oblicza się ze wzoru:

$$L = 11{,}3 \sqrt{F},$$

przyczem F oznacza powierzchnię przekroju próbki w centymetrach kwadratowych.

48. Na żądanie Odbiorcy próbki powinny być opatrzone podziałką centymetrową na całej swej długości.

49. Blachy należy próbować na rozerwanie w kierunku walcowania i w kierunku doń prostopadłym.

50. Żelazo płaskie i uniwersalne, jak również wszelkie kształtowniki należy próbować na rozerwanie tylko w kierunku walcowania. Żelazo uniwersalne może być stosowane tylko do prętów pracujących osiowo.

51. Przy próbowaniu na rozerwanie żelaza z dwuteowników, teowników lub ceowników, część próbek należy wyciąć z pasa, część zaś ze ścianki.

52. Próbki żelaza zlewnego nie powinny być wyżarzone osobno.

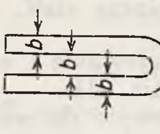
53. Próba, która wskutek niedokładności obrobienia próbki, lub też nieprawidłowego jej umocowania w maszynie, nie zauważonych przed wykonaniem próby, nie odpowiedziała zatwierdzonym warunkom na rozerwanie, jest nieważna; zamiast niej wykonywa się tylko jedną nową próbę na rozerwanie, o ile to możliwe na próbce z tej samej sztuki odwalcowanej. Tak samo należy postąpić, skoro próbka rozerwie się po za średnią trzecią częścią długości pomiarowej, dając wyniki niedostateczne.

C. Próby na zginanie, złamanie i uderzenie.

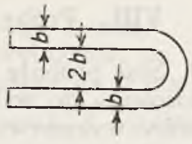
54. Próby na zginanie wykonywa się po zaokrągleniu pilnikiem ostrych podłużnych krawędzi próbek. Próbki te powinny mieć kształt paska o szerokości conajmniej 40 mm.

55. Próby na zginanie należy wykonywać zapomocą prasy lub innego odpowiedniego urządzenia w taki sposób, ażeby wygięcie tworzyło łuk koła o średnicy równej grubości próbki, przy próbkach wyciętych w kierunku walcowania (patrz rys. 4), i o średnicy dwa razy większej od grubości próbki, przy próbkach wyciętych prostopadle do kierunku walcowania (patrz rys. 5). Prócz tego kątowniki po-

winny dawać się zupełnie rozgiąć na *zimno* do pierwotnego położenia bez pęknięć i rysów.

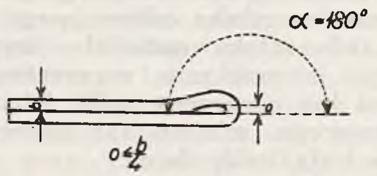


Rys. 4.



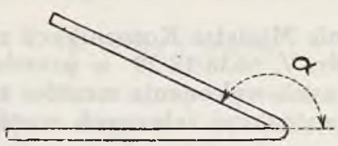
Rys. 5.

56. Przy zginaniu na zimno, tak próbek podłużnych, jak i poprzecznych kąt zgięcia α powinien wynosić 180° (patrz rys. 6) przyczem nie powinny się okazać żadne pęknięcia, ani rysy.



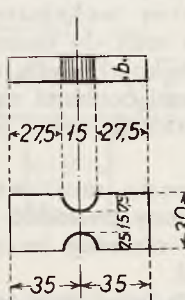
Rys. 6.

57. Za kąt zgięcia uważa się kąt α (patrz rys. 7), o który przy zginaniu winna się odchylić jedna połowa próbki względem swojego pierwotnego położenia.



Rys. 7.

58. Do próby na uderzenia wycina się lub wytłacza na zimno próbkę o grubości próbowanej sztuki, szerokości 30 mm i długości 70 mm. Pośrodku próbki winny być wywiercone dwa wręby półokrągłe o średnicy 15 mm (patrz rys. 8). Próbka winna być



Rys. 8.

wycięta lub wytłoczona ze sztuki próbowanej prostopadle do kierunku walcowania, jeżeli zaś szerokość sztuki próbowanej jest mniejsza niż 70 mm, w kierunku walcowania. Próba na uderzenie wykonywa się na specjalnym kafarze uderzeniem baby, spadającej z wysokości 4 m. na próbkę umieszczoną na stalowej matrycy kowadła. Jeżeli próbka nie złamie się pod uderzeniem baby lub tylko nadpęknie, to próba uważa się za udaną.

Urządzenie kafara winno odpowiadać następującym warunkom. Kowadło winno mieć ciężar niemniejszy jak 800 kg. Matryca stalowa kowadła winna posiadać otwór prostokątny o szerokości 35 mm i o długości zmiennej, zależnej od grubości próbki. Baba winna być zakończona przebijakiem, zaokrąglonym promieniem 2 mm. Ciężar baby i długość otworu w matrycy stalowej należy przyjmować według następującej tablicy w zależności od grubości próbki.

Grubość próbki b mm.	Ciężar baby w kg. przy przy próbach w kierunku prostopadłym do walcowania płaskowników i kształtowników			Ciężar baby w kg. przy próbach w kierunku walcowania płaskowników i kształtowników	Długość otworu w matrycy mm.
	blach.	płaskowników	kształtowników		
8	6	5	6	8	45
9	7	6	7	9	50
10	8,5	7,5	8	10,5	50
11	10	9	9	12	50
12	11,5	10,5	10	13,5	50
13	13	12	11	15,5	50
14	15	14	12	17,5	50
15	17,5	16,5	13	20	55
16	20	19	14	—	55

59. Próbki żelaza zlewnego rozżarzone do jasnej czerwoności nie powinny okazać żadnych rys przy zginaniu około ostrej krawędzi i po zupełnem sklepaniu młotem.

V. Próby przy odbiorze żelaza okrągłego na nity i przy odbiorze nitów gotowych.

60. Żelazo okrągłe na nity winno odpowiadać warunkom wskazanym na to żelazo (art. III, p. 24) co do wytrzymałości na rozerwanie i co do wydłużenia, warunkom zaś wskazanym w art. IV co do prób na zginanie i złamanie. Żelazo zlewne na nity powinno nadto dawać się spawać.

61. Prócz tego nity powinny wytrzymać następujące próby:

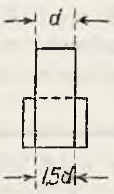
1) Trzpień nita powinien dać się zginać *na zimno* o 180° do zupełnego zetknięcia się zginanych części trzpienia, jak to wskazuje rys. 9, bez żadnych pęknięć ani rys na zewnętrznej powierzchni zgięcia.



Rys. 9.

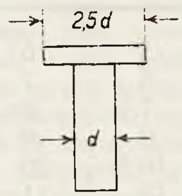
2) Po zgięciu o 90° trzpienia nita *na zimno* około walca, mającego średnicę równą średnicy nita, trzpień nita powinien się dać znów wyprostować bez żadnych pęknięć.

3) Po spęczeniu *na zimno* trzpienia nita pod młotem do półtorakrotnej średnicy (rys. 10) na powierzchni jego nie powinny okazać się żadne rysy.



Rys. 10.

4) Główka nita powinna się dać rozpłaszczyć na zimno uderzeniami młotka do średnicy 2,5 raza większej od średnicy nita (patrz rys. 11) bez żadnych rysów i pęknięć na obwodzie spłaszczonej główki.



Rys. 11.

62. Przy obrabianiu młotkiem główki nita, rozżarzonej do jasno-czerwonego żaru i stygnącej aż do ciemno-czerwonego i dalej aż do wiśniowego żaru, nie powinny okazać się żadne uszkodzenia ani pęknięcia.

63. Niezależnie od wypróbowania żelaza, gotowe już nity dzieli się na partje po 1000 sztuk o jednakowej średnicy i z każdej partji bierze się po trzy próby na spłaszczenie główek. Przyjęte nity winny być zapakowane w skrzynki lub beczki, zaopatrzoplombą ze znakiem Inspektora-Odbiorcy.

VI. Analizy chemiczne.

64. Huty wytwarzające żelazo zlewne powinny dokonywać analiz chemicznych na zawartość węgla, fosforu, siarki i krzemu. Zawartość w żelazie zlewnem fosforu nie powinna przewyższać 0,06%, zawartość zaś siarki 0,05%.

Wyniki analiz chemicznych winny być dołączone do protokółu prób.

VII. Próby przy odbiorze żeliwa.

65. Żeliwo winno wykazać wytrzymałość na rozerwanie wskazaną powyżej w art. III p. 27. Próby wykonywa się na sztabkach toczonych długości pomiarowej 200 mm, o okrągłym przekroju poprzecznym średnicy 20 mm, z główkami normalnemi.

66. Nieobrobiona sztabka żeliwa, mająca przekrój kwadratowy o boku 30 mm, położona na dwóch podporach w odległości jednego metra jedna od drugiej, powinna wytrzymać bez złamania obciążenie pośrodku swej długości powiększające się stopniowo do 450 kg.

67. Przy uderzaniu młotkiem po prostokątnej krawędzi odlewu z żeliwa w kierunku prostopadłym do niej, krawędź powinna się stępiać, lecz nie wykruszać się i nie odłupywać.

VIII. Próby przy odbiorze stali.

68. Stal probuje się na rozerwanie i na ciągliwość stosownie do wskazówek art. III.

Próby wykonywa się stosownie do wskazówek art. IV.

IX. Sporządzenie protokółu odbiorczego i cechowanie materjału.

69. O wyniku prób sporządza się protokół, podpisany przez upełnomocnionego przedstawiciela fabryki i przez urzędnika odbierającego materjał.

70. Każda sztuka materjału wypróbowanego i przyjętego, o przekroju poprzecznym powyżej 8 cm², winna być oznaczona cechą (stemplem) urzędu przyjmującego, miejsce zaś cechy winno być obwiedzione białą farbą olejną.

Cienkie żelazo wypróbowane i przyjęte oznacza się plombą na opakowaniu odpowiednio umieszczoną.

206.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 14 czerwca 1929 r. Nr. V. 6636/18/29 w przedmiocie warunków technicznych wykonania mostów żelaznych oraz konstrukcyj żelaznych wogóle.

I. Postanowienia ogólne.

1. Przęsła żelazne mostów i konstrukcje żelazne wogóle winny być wykonywane z żelaza zlewnego, łożyska zaś ze stali lub żeliwa, zgodnie z projektem i umową.

2) Materjały użyte do konstrukcji winny odpowiadać „Warunkom technicznym dostawy żelaza zlewnego, żeliwa i stali do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych, co winno być stwierdzone odpowiedniemi cechami na częściach przeznaczonych do konstrukcji oraz protokółami odbioru materjałów.

3. Każde przęsło mostowe, wiązar, lub konstrukcja wogóle winny posiadać po zmontowaniu na miejscu, odwrotną strzałkę (wzniesienie), wskazaną w projekcie (p. 34).

4. Części składowe konstrukcji winny ściśle odpowiadać zatwierdzonemu projektowi i różnicę w ich wymiarach nie mogą przewyższać toleracyj, wskazanych w „Warunkach technicznych dostawy żelaza zlewnego, żeliwa i stali do budowy mostów i dźwigarów w budowlach kolejowych.

5. Firma winna zawczasu zawiadomić zamawiającego o przystąpieniu do obróbki składowych części w wytwórni, jak również o przystąpieniu do montarzu na miejscu robót.

6. Wszelkie części konstrukcji przed użyciem należy wyprostować mechanicznie na zimno bez uderzeń, obciąć nożycami i oczyścić z łuski walcowniczej, poczem krawędzie należy obrobić na 2 do 5 mm, za pomocą piły, noża lub toczaka.

7. Po rozcięciu kształtowników za pomocą nożyc należy powierzchnię przecięcia ostrugać, przy wysokości kształtowników:

do 160 mm. — na 2 mm.,
„ 500 mm. wyłącznie na 3 mm.
od 500 mm. wzwyż na 5 mm.

8. Poszczególne kształtowniki i blachy winny być dopasowane do siebie szczelnie, a krawędzie ich nie powinny wykazywać żadnych rozdwojeń i wad materjału.

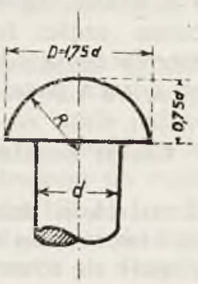
9. Wszelkie wygięcia i odgięcia winny być wykonane na gorąco, bez przepalenia, na formach metalowych i powoli studzone, przyczem wykrzywienia, wichrowatości lub uszkodzenia materjału są niedopuszczalne. O ile w projekcie nie są wskazane wkładki klinowe, wszelkie różnice w grubościach winny być zgłaszone pilnikiem na takiej długości, by wytworzyć pochyłość 1 : 50. Wycinanie nożycami kątów wchodzących w blachach dopuszcza się po uprzedniem wywierceniu przy wierzchołku kąta odpowiedniej ilości otworów.

10. Powierzchnia dotykania, ślizgania lub toczenia się w łożyskach i przegubach, jak również czopy słupów winny być ściśle według projektu obrobione, blachy zaś pionowe w słupach podporowych winny ściśle przylegać do blach poziomych.

II. Nity i śruby.

11. Nity i śruby winny być wykonane z żelaza zlewnego, odpowiadającego warunkom wskazanym w p. 2. Stosowanie śrub stalowych winno być wyraźnie zaznaczone w projekcie.

12. Nity należy sporządzać maszynowo przy ogrzaniu żelaza do czerwoności, unikając przytem przepalenia. Kształt i wymiary główek nitów winny odpowiadać poniższemu rysunkowi i nie posiadać ani wklęśnień, ani pęknięć.



Trzpienie nitów winny być proste i cylindryczne. Średnica trzpienia nita na całej jego długości nie powinna się różnić od projektowanej więcej jak o 0,5 mm. Główki nitów winny być osadzone osiowo na trzpieniach, a dolne ich powierzchnie winny być płaskie i prostopadłe do trzpienia. Średnica trzpienia może być mniejszą od średnicy otworu o 1/20 ostatniej, różnica jednak pomiędzy obydwiema średnicami nie powinna przewyższać 1 mm.

13. Wskazane na rysunkach konstrukcyjnych średnice nitów odpowiadają średnicom otworów.

14. Główki i trzpienie śrub winny być wyrobione z jednego kawałka.

15. Nacięcia śrub winny być wykonane według skali Whitworth'a; zwoje śrub winny być jednostajnie i dokładnie nacięte w ten sposób, by nakrętki nie posiadały zbytniego luzu.

16. Główki i nakrętki śrub winny być tak obtoczone, by całą powierzchnią przylegały do części łączonych; w razie powierzchni ukośnych do osi śruby należy stosować przekładki klinowe. Nacięcia śrub winny posiadać taką długość, ażeby po zakręceniu nakrętki przynajmniej dwa zwoje wystawały nad górną powierzchnią nakrętki i ażeby zwoje nie wchodziły w otwór żelaza łączonego. Pod nakrętki należy dawać podkładki pierścieniowe o takiej grubości, ażeby zakrywały przynajmniej dwa zwoje.

17. Śruby łączące części dźwigarów mostowych, lub części konstrukcyi narażonych na wstrząśnienia, winny posiadać urządzenia, zapobiegające odkręcaniu się nakrętek.

18. Śruby, które w zespołach żelaznych zastępują nity pracujące na ścinanie, winny posiadać trzpień wytoczony stożkowo z pochyleniem 1:100 i odpowiednio do tego rozwiercone otwory w żelazie łączonem. W ostatnim przypadku główka takiej śruby może nie zupełnie szczelnie przylegać do powierzchni łączonego elementu.

III. Otwory do nitów i śrub.

19. Otwory do nitów i śrub winny być wiercone. Dopuszcza się jednak przebijanie otworów pod warunkiem, że średnica otworu po przebiciu będzie o 4 mm. mniejsza od projektowanej i że następnie otwór będzie rozwiercony do projektowanej średnicy. Brzegi rozwierconych otworów należy tak wygładzić, by łączone części szczelnie przylegały do siebie. Otwory w przedkładkach, krążkach i innych częściach nie przenoszących sił mogą być przebijane bez ich rozwiercania, lecz wytworzone rąbki przy przebijaniu winny być usunięte.

20. Rozkład otworów do nitów i śrub winien odpowiadać dokładnie projektowi. Odchylenia od odstępów oznaczonych w projekcie pomiędzy środkami sąsiednich otworów nie powinno przewyższać 1,5 mm, a pomiędzy skrajnemi otworami w jednym arkuszu lub kątowniku — 2,5 mm; w kierunku poprzecznym odchylenia środków otworów nie powinno przewyższać 1,5 mm. to znaczy, że środki otworów winny znajdować się pomiędzy dwiema równoległemi linjami przeprowadzonemi w odległości 1,5 mm jedna od drugiej. Otwory w poszczególnych częściach łączonych jednym nitem winny być tak dostosowane do siebie by ich mimośrody nie przewyższały 1/20 średnicy trzpienia nita; mimośród ten jednak należy usunąć przez rozwiercenie. Gdyby przy usuwaniu wymienionej niedokładności przez rozwiercanie otworu nie dało się zachować wymaganej dokładności, wszystkie składowe części odrzuca się.

21. Powiększenie średnicy otworu lub wyrównanie go za pomocą stalowych kolców nie dozwala się.

22. Otwory do nitów wpuszczanych winny być obrobione stożkowo odpowiednio do główki nita.

IV. Składanie konstrukcji w wytwórni.

23. Zespół żelazny należy składać możliwie w pokrytem pomieszczeniu na sztywnych podstawach

zapewniających mu zachowanie kształtu projektowanego i umożliwiających kontrolę wykonania.

24. Stosowanie przy składaniu, w celu usunięcia błędów obrobienia, jakichkolwiek sposobów i środków naprężających żelazne części składowe nie dopuszcza się.

25. Do połączenia prowizorycznego składowych części przed ich nitowaniem należy używać zacisków i bolców z miękkiego żelaza, których rozstawienie winno zapobiegać przesunięciu i powichrowaniu nitowanych części. Ilość bolców nie powinna być mniejsza jak 1/4 nitowanych otworów.

26. Przylegające do siebie powierzchnie nitowanych części przed ich ześrubowaniem należy oczyścić od łuski i rdzy.

27. Przed użyciem do łączenia nit winien być ogrzany w całości do jasnej czerwoności i po usunięciu łuski spalonego żelaza wbijany w przygotowany otwór. Główka nita po sformowaniu winna posiadać ciemno czerwony kolor, nit zaś winien całkowicie zapełniać otwór i szczelnie zaciskać łączone części. Nity łączące zespoły o grubości od 5 średnic nita i wyżej winny być ogrzewane do jasnej czerwoności nie na całej ich długości.

28. Rąbek powstały na obwodzie główki nita należy usunąć bez uszkodzenia powierzchni żelaza. Wykończone główki nitów winny mieć kształt i wymiary wskazane na rysunku w p. 12 oraz nie powinny posiadać zazębień i pęknięć włoskowatych na obwodzie.

29. Po zupełnem ostygnięciu nitów należy uderzeniami stalowego młotka sprawdzić, czy są one dobrze osadzone. Luźne nity należy zastąpić nowemi i wypróbować zarówno nowe nity jak i stare w ich pobliżu. Dociąganie nitów na zimno i spłaszczanie ich główek uderzeniami młotka kotlarskiego nie dozwala się.

30. Przy stosowaniu nitowania mechanicznego ciśnienie należy utrzymywać do czasu aż główki poczernieją. Przy nitowaniu hydraulicznem ciśnienie winno wynosić conajmniej 90 kg/mm² przekroju poprzecznego trzpienia nita.

31. Ażeby pracę nitowania na miejscu budowy możliwie ograniczyć nitowanie konstrukcji w wytwórni należy wykonać zupełnie w częściach tak dużych, jak na to pozwalają środki przewozowe.

32. Zespół należy zmontować w wytwórni dla oględzin i sprawdzenia całości i połączeń poszczególnych części, dopasowanych i zmocowanych prowizorycznemi śrubami.

33. Zasadniczo konstrukcję należy zmontować w położeniu oznaczonem w projekcie, jednak wytwórnia, przy dużych konstrukcjach może dokonywać próbnego montażu w położeniu poziomem. Dopuszczalne jest również za zgodą zamawiającego częściowe zmontowanie konstrukcji, z zachowaniem jednak warunku by każda część była połączona z poprzedniemi i z następnemi na przestrzeni dostatecznej do sprawdzenia przewidzianego w projekcie względnego położenia części.

34. Przy trasowaniu, obróbce i składaniu części konstrukcji należy stosować odpowiednie sposoby i środki, by konstrukcja po ustawieniu jej na miejscu budowy posiadała przewidzianą w projekcie strzałkę ugięcia. W przęsłach mostowych nadawana w wytwórni odwrotna strzałka, o ile nie przewidziano inaczej w projekcie, winna równać się strzałce ugięcia od ciężaru stałego przęsła i od ciężaru ruchomego.

35. Zupełnie wykończone części konstrukcji należy w stykach uszczelnić kitem z minji i oleju, powlec farbą olejną minjową, ponumerować i oznaczyć odpowiedniemi znamionami, wykluczającemi wątpliwości i pomyłki przy składaniu na miejscu budowy.

V. Wykonanie łożysk i przegubów.

36. Odlewy do łożysk i przegubów należy wykonać w taki sposób, by po obrobieniu główne wymiary łożysk ściśle odpowiadały projektowi. Otwory do śrub nie mogą pochodzić z odlewu, lecz winny być wywiercane, tak by trzpienie śrub dokładnie je wypełniały.

37. Stykające się powierzchnie łożysk winny być starannie obrobione. Powierzchnie zetknięcia łożysk z dźwigarami i ciosami winny być ostrugane, a płaskie powierzchnie sprawdzone linją.

38. Wszystkie części stalowe obrabiane na gorąco winny być ogrzane równomiernie jednak bez ich przegrzania, przytem należy baczyć, by obróbka nigdy nie miała miejsca przy temeraturze materjału niższej, jak odpowiadająca barwie ciemno czerwonej.

39. Części kute winny być starannie wykonane, opiłowane, obtoczone i dopasowane z największą dokładnością.

40. Części o zmiennych grubościach lub szerokościach i części posiadające występy i obrzeża winny pochodzić z odlewu, lub być obrobione kuciem, albo struganiem; spawanie części łożysk nie dopuszcza się.

41. Części ruchome winny być tak dopasowane by posiadały ruch łatwy i równomierny przy możliwie najmniejszych siłach czynnych.

42. Wykończone części łożysk i przegubów należy, w celu zabezpieczenia od rdzewienia, powlec czystym olejem lub gorącą parafiną.

VI. Ciężar konstrukcji.

43. Ciężar konstrukcji żelaznej należy określać bez potrącania otworów do nitów i śrub. Ciężar główek nitów przyjmuje się równym 3,5% od ciężaru konstrukcji.

44. Dla sprawdzenia ciężaru żelaza, stali i ołowiu wchodzących w skład konstrukcji, zarówno jak dla sprawdzenia profilu, kształtu i ciężaru gatunkowego dostarczanych części, odbiorca ma prawo dokonywać kontrolnego przeważania, i w tym celu wybiera 5% ogólnej ilości każdorazowo przedstawianych do odbioru części. Rzeczywisty ciężar części nie może być w poszczególnych sztukach mniejszy od teoretycznego więcej jak o 3%, a dla całej partji średnio o 2%. Zwiększenie ciężaru rzeczywistego w porównaniu z teoretycznym nie powinno przewyższać 5%. Jeżeli wskazane ostatnio granice zostały przekroczone, wykonać należy kontrolne przeważenie drugich 5% ogólnej ilości przedstawionych do odbioru części i, jeżeli granica 2% w stronę

zmniejszenia rzeczywistego ciężaru zostanie przekroczona, to cała partja odrzuca się.

VII. Składanie konstrukcji na miejscu budowy.

45. Przy naładowaniu, przewozie z wytwórni i wyładowaniu części konstrukcji nie powinny być uszkodzone. Części uszkodzone odrzuca się.

46. Wytwórnia winna przedstawić zawczasu do zatwierdzenia przez zamawiającego opis proponowanego przez nią sposobu montażu i projekty rusztowań oraz innych urządzeń potrzebnych do montażu.

47. Składanie i nitowanie części na miejscu winno być wykonane przez wykwalifikowanych robotników pod kierownictwem doświadczonych dozorców (majstrów). Wykonanie winno być staranne i dokładne oraz we wszystkiem zgodne z projektem.

48. Przy składaniu na miejscu obowiązują te same przepisy, co przy składaniu w wytwórni; nitowanie winno być dokonane z taką samą dokładnością, a konstrukcję należy złożyć na miejscu z największą starannością w taki sposób, by w żelazie nie powstały dodatkowe naprężenia.

49. Przy składaniu konstrukcji na miejscu (zarówno jak przy składaniu w wytwórni) należy baczyć:

a) by pręty dźwigarów i wiatrownic były odpowiednio i równomiernie naciągnięte;
b) by nitowanie przymocowań kraty do pasa dolnego miało miejsce po złożeniu całego przęsła;
c) by nitowanie jednego końca tężników oraz miejsca skrzyżowań ich było wykonane dopiero po wybiciu klinów, utrzymujących konstrukcję na rusztowaniach, przyczem otwory do nitów w jednym końcu należy rozwiercać do należytej średnicy na miejscu;
d) by belki podłużne (podłużnice) były przymocowywane do belek poprzecznych (poprzecznic) na stałe jednym tylko końcem, drugim zaś po wybiciu klinów, utrzymujących konstrukcję na rusztowaniach.

50. Ustawienie łożysk ruchomych i położenie wałków należy dostosować do temperatury w chwili opuszczania konstrukcji na łożyska.

VIII. Malowanie konstrukcji na miejscu budowy.

51. Złożone w wytwórni części konstrukcji można przewozić na miejsce budowy dopiero po zupełnem wyschnięciu farby olejnej (p. 35).

52. Przy składaniu konstrukcji na miejscu budowy należy oczyścić z brudu i rdzy i na nowo powlec olejną farbą minjową te miejsca konstrukcji, które w czasie przewozu zostały uszkodzone lub zabrudzone. Takąż farbą należy powlec główki wszystkich nitów postawionych na miejscu budowy.

53. Wszystkie styki i szpary należy uszczelnić kitem z minji i oleju i następnie całą konstrukcję, z wyjątkiem ruchomych części łożysk i przegubów, należy powlec olejną farbą minjową.

54. Po dokładnem wyschnięciu farby minjowej należy pokryć konstrukcję dwa razy olejną farbą kryjącą o tej barwie jaką oznaczy zamawiający.

55. Malowania należy dokonywać w czasie suchym i nie mroźnym, po zupełnem wyschnięciu powierzchni części uprzednio malowanych. Zabrania się malować mosty przy temperaturze niżej $+ 5^{0}$ C.

56. Farby należy rozcierać bardzo starannie i przyrządzać na przegotowanym oleju lnianym (pokoście), do którego należy dodać 3% (od ciężaru oleju) gleity ołowianej.

57. Przed każdorazowem malowaniem należy dokładnie zbadać stan konstrukcji i w razie zauważenia jakichkolwiek niedokładności w jej częściach należy odroczyć malowanie do czasu naprawienia zauważonych usterek.

58. Żelazne części konstrukcji stykające się z ziemią należy smołować trzykrotnie lakiem asfaltowym, przyczem drugie i trzecie smołowanie może nastąpić po dokładnem wyschnięciu poprzednich.

59. Jeżeli w skład konstrukcji wchodzą części żelazobetonowe, to w stykające się z betonem części żelazne konstrukcji, po oczyszczeniu z brudu, tłuszczu i rdzy, należy powlec rzadkiem mlekiem cementowem.

IX. Próbne obciążenia żelaznych przęseł mostowych.

60. Po ukończeniu montażu żelaznych przęseł i po urządzeniu jezdni, przęsła podlegają próbnemu obciążeniu dwoma sposobami:

a) obciążeniu statycznemu, przy którem próbny pociąg wolno wjeżdża na każde przęsło i ustawia się w położeniu najniekorzystniejszem, odpowiadającem największej strzałce ugięcia; próbny pociąg w tem położeniu winien pozostać conajmniej 15 minut;
b) obciążeniu dynamicznemu, przy którem próbny pociąg przejeżdża po moście z rozmaitą szybkością od 25 km/godz. do największej dopuszczalnej na danym szlaku w chwili próby.

61. Próbny pociąg należy zestawić z ustawionych w najniekorzystniejszy sposób 2 najcięższych będących w obiegu parowozów z tendrami o pełnym ładunku węgla i wody i takiej liczby naładowanych towarowych wagonów, by długość pociągu przewyższła dwukrotną długość każdego przęsła.

62. Ugięcie stałe (pozostałe po usunięciu próbnego obciążenia statycznego) nie powinno przewyższać 1/5000 części rozpiętości teoretycznej przęsła, ugięcie zaś sprężyste nie powinno przewyższać ugięcia teoretycznie obliczonego w projekcie.

Ugięcie stałe (pozostałe po usunięciu próbnego obciążenia statycznego) nie powinno przewyższać ¼ ugięcia sprężystego.

63. Gdyby ugięcie stałe (pozostałe po usunięciu próbnego obciążenia statycznego) przekroczyło granicę 1/5000 rozpiętości teoretycznej, lub ¼ ugięcia sprężystego, zamawiający ma prawo żądać wzmocnienia na rachunek wykonawcy sztywności przęsła lub zupełnie odrzucić przęsło, przyczem to ostatnie postanowienie wymaga zatwierdzenia Ministra Komunikacji.

64. Jeżeli obciążenie próbne jest mniejsze od obciążenia ruchomego, przyjętego w obliczeniu statycznem przęsła, to do porównania wyników prób z powyższemi normami (p. 62), należy strzałkę ugięcia f_1, otrzymaną przy próbnem obciążeniu przęsła, pomnożyć przez stosunek $\frac{\max M}{\max M_1}$ przyczem max M_1 oznacza największy moment gnący w dźwigarze od obciążenia ustawionego na przęśle przy próbie i max M największy moment gnący od obciążenia obliczeniowego, odpowiadającego również największemu ugięciu, czyli do porównania wyników prób przęsła z powyższemi normami należy we wszystkich przypadkach brać zredukowane ugięcie.

X. Przyjęcie żelaznych przęseł mostowych.

65. Jeżeli wyniki obciążenia próbnego wypadną zadawalniająco i jeżeli w ciągu następnych 15 dni po próbie nie zostaną zauważone żadne zwiększenia stałego ugięcia przęsła, ani żadne uszkodzenia, zmiany lub odkształcenia w jego częściach, to przęsło uważa się jako tymczasowo przyjęte.

66. Jeżeli w ciągu następnych 6 miesięcy po próbie nie zostaną zauważone w przęśle żadne uszkodzenia lub zmiany, to przęsło uważa się jako przyjęte ostatecznie.

67. W razie konieczności wykonania naprawy jakichkolwiek uszkodzeń wymienionych w p. 66 sześciomiesięczny termin przedłuża się o tyle czasu, ile okaże się potrzebnem dla dokonania naprawy przęsła.

68. Okresy: 15 dni w punkcie 65 i 6 miesięcy w punkcie 66 są ustalone w przewidywaniu, że przez całe te okresy trwa ruch pociągów na moście. W razie przeciwnym okresy przedłużają się odpowiednio: do 1 miesiąca w punkcie 65 i do 9 miesięcy w punkcie 66.

207.

Zezwolenie na studja normalnotorowej kolei elektrycznej użytku publicznego.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 21 października 1929 r. Nr. V-9613/16b/29 udzielił na mocy art. 2 ustawy z dnia 14/X.21 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 636) oraz art. 2 rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30.IX.22 r. w przedmiocie wykonania powyższej ustawy (D. U. Nr. 92, poz. 854) inżynierowi Wiktorowi Przelaskowskiemu mającemu siedzibę w Warszawie przy ul. Marszałkowskiej Nr. 94 i działającemu z ramienia i na rzecz Sp. Akc. „Elektryczne Koleje Dojazdowe" zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych elektrycznej kolei użytku publicznego w obrębie miasta Grodziska ulicami Radońską, Sienkiewicza przez Rynek i ulicą Błońską do ulicy Kolejowej celem sporządzenia projektu technicznego.

Na odstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej inżynierowi Wiktorowi Przelaskowskiemu w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy oraz dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkód stąd powstałych.

Projektowana linja kolejowa długości około 2 km przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu tego zezwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu 6 miesięcy od dnia jego wydania, t. j. do dnia 21 kwietnia 1930 r.

Termin do którego ma wpłynąć podanie o udzielenie koncesji na budowę i eksploatację normalnotorowej kolei elektrycznej w obrębie m. Grodziska na podstawie powyższych studjów upływa z dniem 21 października 1930 r.

Termin prekluzyjny na udzielenie osobom trzecim pozwoleń na studja w analogicznym kierunku upływa z dniem 21 stycznia 1930 r.

208.

Zezwolenie na studja kolei wąskotorowych.

Pan Minister Komunikacji rozporządzeniem z dnia 7 listopada Nr. V-10598/6 29 udzielił na mocy art. 2 ustawy z dnia 14 października 1921 roku o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (D. U. Nr. 88, poz. 646) oraz art. 2 Rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 30 września 1922 rokuw przedmiocie wykonania powyższej ustawy (D. U. Nr. 92, poz. 854) Zarządcy Zarządu Kolei Leśnych w dorzeczu Czeremoszów inżynierowi Stefanowi Manasterskiemu zamieszkałemu w Kutach, działającemu z ramienia i na rzecz Dyrekcji Lasów Państwowych we Lwowie, zezwolenia na czynienie studjów przedwstępnych następujących linji kolejowych:

1) wąskotorowej kolei od miasta Kuty przez Uścieryki doliną Białego Czeremoszu w górę tej rzeki do Kluzy Rudolfa długości około 80 km;

2) wąskotorowej kolei od Białego Czeremoszu przy ujściu potoku Probiwna przez Hryniawę ku źródłom tego potoku długości około 15 km;

3) wąskotorowej kolei od Burkutu doliną Czarnego Czeremoszu w dół tej rzeki przez Szybeny, Jawornik do ujścia Dzembronia długości około 25 km;

4) wiszącej kolei linowej, względnie wąskotorowej kolei z Hryniawy do Szybeny długości około 6 km, wreszcie

5) bocznicy normalnotorowej od miasta Kuty do państwowej granicy w kierunku stacji Wyżnica (Vijnita) długości około 3 km.

Na podstawie tego zezwolenia służy wymienionemu wyżej inżynierowi Manasterskiemu w myśl art. 5 wspomnianej ustawy prawo wstępu na grunt obcy w celu dokonywania potrzebnych pomiarów i niwelacji za wynagrodzeniem szkół stąd powstałych.

Projektowane linje kolejowe ogólnej długości około 129 kilometrów przechodzić będą na terenie Województwa Stanisławowskiego, które zostało powiadomione jednocześnie o wydaniu niniejszego pozwolenia.

Pozwolenie to zachowuje swą moc w ciągu roku, t. j. do dnia 1 listopada 1930 roku.

ZAWIADOMIENIA:

(Sprawy szczegółowo-osobowe).

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Zmiana nazwiska.

Na podstawie zezwolenia Wojewody Stanisławowskiego z dnia 23 września 1929 r. Nr. A. D. 2297/Z. U. **Kazimierz Żmurski**, urzędnik VI st. sł. M. K. zmienił nazwisko rodowe **Żmurski na „Białowąs"**.

Unieważnienie legitymacyj poselskich.

Unieważnia się, z powodu kradzieży, legitymacje poselskie Nr. Nr. 428 i 194, uprawniające do bezpłatnego korzystania z państwowych środków komunikacji, wydane przez Biuro Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 marca 1928 r., pierwszą na imię Dr. Włodzimierza Zahajkiewicza, drugą na imię Dr. Bronisława Kuśnierza posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej.

W zamian za skradzione wydano nowe legitymacje jako duplikaty Dr. Zahajkiewiczowi Nr. 428/D z datą 19 października 1929 r., Dr. Kuśnierzowi na Nr. 194/D z datą 7 listopada 1929 r.

Unieważnienie dowodu tożsamości osoby.

Unieważnia się z powodu zagubienia dowód tożsamości osoby Nr. 2536, wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Władysławy Winklerowej, żony urzędnika Ministerstwa Komunikacji.

Unieważnienie biletów okresowych.

Unieważnia się z powodu kradzieży:

1) bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy II Nr. 192, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla przedstawiciela Głównego Związku Straży Pożarnych z terminem ważności do 31 grudnia 1929 r. na przejazd w obrębie Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych we Lwowie. i w Stanisławowie z dojazdem do Warszawy;

2) bezpłatny bilet okresowy imienny klasy I-szej Nr. 1836 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla inżyniera Emila Rylkego, Kierownika Działu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku z terminem ważności do odwołania na przejazd w obrębie wszystkich Okręgowych Dyrekcyj Kolei Państwowych;

Unieważnia się z powodu zagubienia:

3) bilet służbowy klasy II Nr. 420 na przejazd w obrębie odcinka „Warszwa — Czyste względnie Posterunek Wola — Warszawa Główna", wydany przez Ministerstwo Komunikacji na imię Aleksandra Fornalczyka-Bielińskiego, Starszego Asesora Polskich Kolei Państwowych z ważnością do dnia 31 grudnia 1929 r.;

4) bezpłatny bilet okreesowy imienny kl. I Nr. 1928, wydany przez Ministerstwo Komunikacji Inżynierowi Stanisławowi Komockiemu, Kierownikowi Działu Warsztatów Kolejowych Warszawa—Praga na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji Polskich Kolei Państwowych z terminem ważności do odwołania;

5) bezpłatny bilet okresowy bezimienny klasy II Nr. 194, wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla przedstawiciela Związku Straży Pożarnych w Stanisławowie, na przejazd w obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie, w Stanisławowie z dojazdem do Warszawy z terminem ważności do 31 grudnia 1929 r.

Sprostowanie.

W przepisach o stosunku służbowym pracowników próbnych P. K. P. (Dz. U. M. K. Nr. 16 z 1929 r., poz. 152) w § 15 na końcu wydrukowano mylnie (§ 48) zamiast (§ 46)".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 48715. 11.XII.29. 8.400.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1929 wynosi zł. 8.—, półroczna zł. 4.—, kwartalna zł. 2.—. Pojedyńczy numer — groszy 50.

[illegible] w obrębie Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we [illegible] w [illegible] Warszawy.

2) bezpłatny bilet okresowy [illegible] klasy I [illegible] Nr. 1656 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla [illegible] Emila [illegible] Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w [illegible] w [illegible] Kolejowych.

Unieważnia się z powodu zagubienia:

3) bilet służbowy klasy II Nr. 430 na przejazd w obrębie odcinka Warszawa — [illegible] Wola — Warszawa Główna, wydany przez Ministerstwo Komunikacji imię [illegible] Antoni [illegible] 31 grudnia 1929 r.

4) bezpłatny bilet okresowy [illegible] Nr. [illegible] wydany przez Ministerstwo Komunikacji [illegible] Warszawa [illegible] Kolei Państwowych [illegible]

5) [illegible] Nr. 184 wydany przez Ministerstwo Komunikacji [illegible] Kolei Państwowych [illegible] do Warszawy [illegible] 31 grudnia 1929 r.

Sprostowanie.

W przepisach [illegible] D. K. [illegible] Nr. 10 z 1929 r. [illegible] w § 13 na [illegible] wydrukowano mylnie [illegible] zamiast [illegible]

RUCH SŁUŻBOWY W MINISTERSTWIE KOMUNIKACJI.

Zmiana nazwiska.

Na podstawie zarządzenia Wojewody Warszawskiego z dnia 27 września 1929 r. Nr. A. U. 2291/[illegible] Kazimierz [illegible] M. K. [illegible] nazwisko [illegible] na [illegible]

Unieważnienie legitymacyj poselskich.

Unieważnia się, z powodu [illegible], legitymacje poselskie Nr. Nr. 428 i 294, uprawniające do bezpłatnego korzystania z państwowych środków komunikacji, wydane przez [illegible] Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 marca 1928 r. — [illegible] Stanisława [illegible] posłów na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej.

W zamian [illegible] wydano nowe [illegible] Nr. 428 U z dnia 19 października 1929 r., Dr. Kuś[illegible] Nr. 194 U [illegible] 1929 r.

Unieważnienie dowodu tożsamości [illegible]

Unieważnia się z powodu zagubienia [illegible] Nr. [illegible] wydany przez Ministerstwo Komunikacji [illegible] Ministerstwa Komunikacji.

Unieważnienie biletów służbowych.

Unieważnia się z powodu kradzieży:

1) bezpłatny bilet okresowy [illegible] klasy II Nr. 1752 wydany przez Ministerstwo Komunikacji dla

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.
Drukarnia Państwowa [illegible]

WARUNKI PRENUMERATY: [illegible] Ministerstwa Komunikacji [illegible]
Pojedynczy numer — groszy 50.